

## VTS-alueiden liikennesäännöt

### Määräyksen tausta ja säädösperusta

Alusliikennepalvelulain muutoslaki 1311/2023 annettiin syksyllä 2023 ja tuli voimaan 1.1.2024. Lain 2 luvun 7 §:n 2 momentissa säädetään Liikenne- ja viestintäviraston määräyksenantovaltuudesta, joka on määräyksen perusteena. Lain mukaan Liikenne- ja viestintävirasto voi määrätä vaaratilanteiden ja ruuhkien estämiseksi VTS-alueelle pysyvänä liikennejärjestelyinä:

- 1) kohtaamiskielto ja kohtaamispaikka;
- 2) ohittamiskielto ja ohittamispaikka;
- 3) lähtölupa satamasta tai ankkurointipaikalta ja VTS-alueen saapumislupa;
- 4) liikenteen porrastusjärjestely ajan tai matkan suhteen;
- 5) pakollinen reitti VTS-alueella vaarallista tai ympäristöä pilaavaa lastia kuljettaville aluksille ja erikoiskuljetuksille; sekä
- 6) ankkurointikielto ja ankkurointipaikka.

VTS-alueiden pysyvät liikennejärjestelyt on annettu aikaisemmin osana VTS-alueiden perustamispäätöstä.

### Määräyksen tavoite

Määräyksen tavoitteena on antaa alusliikennepalvelulain määräämät VTS-alueen pysyvät liikennejärjestelyt niistä asioista, joista Liikenne- ja viestintävirastolla on alusliikennepalvelulain määräämä määräyksenantovaltuus. Tavoite on täsmentää VTS-alueiden pysyviä liikennejärjestelyjä ja selkeyttää sääntelyä nykytilanteeseen verrattuna.

### Määräyksen valmistelu

Määräys on valmisteltu virkatyönä Liikenne- ja viestintävirastossa. Sidosryhmiä on kuultu määräyshankkeen edetessä ja informoitu työn etenemisestä.

Liikenne- ja viestintävirasto on keskustellut kattavasti määräysvalmistelun yhteydessä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueisiin liittyvän, yleisesti keskusteluissa viitattun "hinaajaehdon" päivittämisestä. Kyseessä on erikseen määrättyihin kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueisiin liittyvä pääsäännön poikkeus, jonka perusteella yksittäinen kohtaamis- ja ohittamiskieltoalue ei ole koskenut kohtaamisia ja ohittamisia, joissa ainakin toisena osapuolena on hinaaja tai sellaiseen kooltaan rinnastettava alus. Poikkeus on koettu käytännön soveltamisen kannalta vaikeaselkoiseksi ja osin tulkinnanvaraiseksi.

Määräysvalmistelun aikana asiassa on etsitty erilaisia muita ratkaisuja, joissa tavoitteena on ollut tehdä selkeämpi ja tarkkarajaisempi poikkeus. Vaihtoehtoina määräysvalmistelussa on pohdittu erityisesti poikkeuksen sitomista aluksen pituuteen, jonka lisäksi Meriliikenteenohjaus Fintraffic Oy esitti VTS-alueiden kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden tarkasteluraportissaan, että aluekohtaisesti määrättävä poikkeus tulisi muotoilla siten, että kielto ei koske kohtaamisia ja ohittamisia, joissa ainakin toisena osapuolena on alle 50 metriä pitkä alus, jos alukset sopivat kohtaamisesta tai ohittamisesta keskenään VTS-liikennekanavalla".

Liikenne- ja viestintävirasto on päättänyt määräysvalmistelun yhteydessä käytyjen keskustelujen ja pohdinnan jälkeen muuttamaan kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita koskevaa poikkeusta siten, että erikseen määrätyillä alueilla kiello ei koske kohtaamisia ja ohittamisia, joissa toisena osapuolena on alle 45 metriä pitkä alus. Rajauksen tavoitteena on selventää kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden poikkeusta nykytilaan nähden. Pituusraja perustuu määräysvalmistelun yhteydessä tehtyyn Liikenne- ja viestintäviraston erilliseen arviointiin.

Osaltaan myös onnettomuustutkintakeskuksen tutkinta M2023-E2 osoitti määräyksen valmistelussa, että liikennöinnin perussäännöstä poikkeamiseen voi liittyä riskejä alusten sopiessa säännöstä poikkeamisesta radiolla. Virasto katsoo radiolla sovittavaan liikennesäännöistä poikkeavaan menettelyyn liittyvän riskejä.

Määräysluonnos ja perustelumuistioluonnos olivat ensimmäisellä julkisella lausuntokierroksella Lausuntopalvelu.fi -palvelussa 8.3.2024-19.4.2024 ja lähetettiin sidosryhmille sähköpostitse. Lausuntoja antoivat Helsingin Laivanpäällikköyhdistys ry, Onnettomuustutkintakeskus, Väylävirasto, HaminaKotka Satama Oy, Rajavartiolaitos, Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy, Finnipilot Pilotage Oy, Meriliikenneohjaajat Ry, Arctia Management Services ja Suomen Satamat ry.

Helsingin Laivanpäällikköyhdistys ry piti lausunnoilla olevaa määräystä parannuksena liikenteenohjauksen oikeustilaan, selventäen liikennesääntöihin liittyvää toimivaltaa. Yhdistyksen mukaan asiakasnäkökulmasta tärkeä lisä liikennesäännöissä olisi alueilla olevat pysyvät nopeusrajoitukset, vaikka ne olisivat virastossa eri yksikön antamat. Toisena yhdistys esitti liikenteen porrasjärjestelyn lyhyen kuvauksen lisäämistä itse määräykseen. Lisäksi yhdistys esitti kieliopillisia havaintoja määräyksestä.

Onnettomuustutkintakeskus totesi ettei anna asiassa lausuntoa.

Väylävirasto piti tärkeänä valtion vesiväylillä liikennöivien alusten turvallisuuden ja sujuvan etenemisen varmistamista, lisäksi Väylävirasto piti myönteisenä määräyksen tavoitetta täsmentää VTS-alueiden pysyviä liikennejärjestelyjä ja selkeyttää sääntelyä nykytilanteeseen verrattuna. Väylävirasto kiinnitti lausunnossaan huomiota alusliikennepalvelulain 7 §:n tarkoitukseen, joka on vaaratilanteiden ja ruuhkien estäminen VTS-alueella. Väyläviraston näkemyksen mukaan pysyvät liikennejärjestelyt tulisi ulottaa mahdollisimman suureen osaan alusliikennettä sen mukaan kuin alusliikennepalvelulaki osoittaa.

HaminaKotka Satama Oy lausui määräysluonnoksen selkeyttävän toimintamallia ja lisäävän meriturvallisuutta, pitäen määräystä kannatettavana.

Rajavartiolaitos lausui määräysluonnoksen selkeyttävän sääntelyä nykytilanteeseen verrattuna ja vaikuttaa siten positiivisesti meriliikenteen turvallisuuteen.

Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy kiinnitti lausunnossaan huomiota määräyksen soveltamisalaan ja katsoi, että määräyksen soveltamisalan pitäisi koskea kaikkea alusliikennettä alusliikennepalvelulaissa säädetyn mukaisesti. Lisäksi he huomauttivat aluekohtaisten lähtö- ja saapumislupien käytänteiden ajantasaisuudesta sekä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden poikkeuksista, esittäen aluekohtaisia tarkennuksia ja korjausesityksiä.

Finnpilot Pilotage Oy lausui näkemystensä tulleen hyvin huomioituksi määräyksen valmistelussa ja katsoi, että ehdotetulla määräysluonnoksella on positiivinen vaikutus väylänavigoinnin turvallisuuteen. Finnpilot kiinnitti huomiota määräyksen soveltamisalarajauksessa käytettävään pituuteen huvialusten osalta ja esittää näkemyksensä, että kysymyksessä on aluksen suurin pituus (LOA), esittäen saman huomion uudelleen myös kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden pituusrajan osalta. Lisäksi Finnpilot esitti yleisesti määräyksen soveltamisalarajauksista tarkasteltavaksi uudelleen, kiinnittäen huomiota erityisesti hinaajien ja jäänmurtajien soveltamisalarajaukseen. Finnpilot näkee meriturvallisuutta edistävänä, että myös mainitut alukset antavat määräyksen mukaiset ilmoitukset VTS:lle ja muille väylänkäyttäjille. Aluekohtaisten lähtö- ja saapumislupien sekä muiden aluekohtaisten käytäntöjen osalta Finnpilot esitti kieliasuun ja käytäntöihin liittyviä huomioita eri satamien ja väylien osalta.

Meriliikenneohjaajat ry lausui määräyksen tarkoituksen olevan hyvä ja perusteltu, esittäen samalla kieliopillisia havaintoja määräyksestä. Meriliikenneohjaajat ry lausui olevansa eri mieltä määräysluonnoksen soveltamisalasta ja katsoi viranomaisen tulkitsevan väärin alusliikennepalvelulain 3 §:ää. Meriliikenneohjaajat ry esitti useita tarkennuksia kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueisiin eri VTS-alueilla.

Arctia Management Services piti määräystä hyvänä ja tarpeellisena ja katsoi sen edistävän alusten turvallista liikennöintiä väyläalueilla ja turvallisten kohtaamisten koordinoitua. Lisäksi Arctia Management Services kiitti jäänmurtajien toimintamahdollisuuksien huomioimista määräyksessä.

Suomen Satamat ry piti kannatettavana ja väylillä liikennöivien kannalta selkeänä uudistusta, jossa VTS-alueille määriteltävät pysyvät liikennejärjestelyt eriytetään VTS-alueiden perustamispäätöksistä. Suomen Satamat ry piti myös kannatettavana Helsingin Laivanpäällikköyhdistys ry:n havaintoja.

Lausuntokierroksen jälkeen Liikenne- ja viestintävirasto jatkoi määräyksen valmistelua. Lausuntopalautteen perusteella virasto kiinnitti erityisesti huomiota määräyksen soveltamisalaan ja kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden soveltamiseen erityisesti Fintraffic Meriliikenteenohjaus Oy:n ja Meriliikenteenohjaajat ry:n lausuntopalautteen perusteella. Määräystä on täsmennetty ensimmäisen lausuntopalautteiden lausuntojen perusteella.

Muutettu määräysluonnos ja perustelumuistioluonnos olivat toisen kerran julkisella lausuntokierroksella Lausuntopalvelu.fi -palvelussa x.x.2024–x.x.2024.

*Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen*

## **Muutokset ja arvio määräyksen vaikutuksista**

Nykyisin liikennesäännöt ja alukselle kuuluvat ilmoittautumisveloitteet ovat sijainneet osana VTS-alueiden perustamispäätöstä, joka on sisältänyt myös VTS-palveluntarjoajalle sisältäviä veloituksia. Jatkossa aluksia koskevat liikennesäännöt ja muut velvollisuudet olisivat selkeämmin määriteltynä omassa määräyksessään.

Määräys selkeyttää VTS-alueiden liikennesääntöihin liittyvää oikeustilaa nykyiseen nähden. Turvallisuuden ja ympäristön kannalta määräyksellä odotetaan olevan positiivisia vaikutuksia. Liikennesääntöjen antaminen velvoittavana määräyksenä vähentää ympäristö- ja meriturvallisuusriskejä, kun säännöt ovat selkeästi määriteltynä omassa määräyksessään.

Määräyksellä ei odoteta olevan merkittäviä toiminnallisia tai taloudellisia muutoksia asiakkaiden, muiden sidosryhmien tai viranomaisten toimintaan.

## **Yksityiskohtaiset perustelut**

Kohdassa 1 määriteltäisiin määräyksen tarkoitus, joka on antaa alusliikennepalveluun osallistumiseen liittyvät tarkemmat pysyviä liikennejärjestelyjä koskevat määräykset alusliikennepalvelulain 7 §:n määräyksenantovaltuuden nojalla.

Kohdassa 2 määriteltäisiin määräyksen soveltamisala. Soveltamisala perustuisi alusliikennepalvelulain 21 §:ään. Määräystä sovellettaisiin alusliikennepalvelulain 3 §:n mukaisesti Suomen vesialueella ja Saimaan kanavan vuokra-alueella ylläpidettävään alusliikennepalveluun. Määräystä sovellettaisiin vähintään 24 metriä pitkiin aluksiin. Alukset, joiden suurin pituus on vähintään 24 metriä, ovat alusliikennepalvelulain 21 §:n mukaisesti velvollisia osallistumaan alusliikennepalveluun.

Määräyksen soveltamisalan yhteydessä ehdotettaisiin määrättäväksi, ettei määräyksessä määriteltyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita säännönmukaisesti sovellettaisi hinaajiin niiden ollessa avustustehtävässä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueella eikä aluksiin, jotka suorittavat kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueella alusten jääluokista ja jäänmurtaja-avustuksesta annetun lain (1121/2005) 10 §:ssä tarkoitettua jäänmurtaja-avustusta. Lisäyksellä varmistettaisiin sääntelyn puolesta hinaajien siirtyminen avustustehtävässä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueelle. Jäänmurtajien osalta varmistettaisiin toimintamahdollisuudet myös kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueilla esimerkiksi tilanteissa, joissa avustettava alus on jäänyt jäihin kiinni kohtaamis- tai ohittamiskieltoalueella.

Määräyksen kohdassa 3 määriteltäisiin aluksen suurin pituus. Aluksen suurimmalla pituudella tarkoitettaisiin etäisyyttä aluksen keulimmaisen kiinteän pisteen tasosta aluksen perimmäisen kiinteän pisteen tasoon aluksen ollessa tasaköllillä. Lisäksi todettaisiin määräyksessä noudatettavan alusliikennepalvelulain määritelmiä.

Määräyksen olennainen asiasisältö määriteltäisiin kohdissa 4, 5 ja 6.

Kohdassa 4 annettaisiin tarkemmat määräykset Länsi-Suomen VTS-keskuksen toiminta-alueella sijaitseville VTS-alueille. Määräyksen pysyvät liikennejärjestelyt perustuisivat pääosin aikaisemmin perustamispäätöksessä määriteltyihin liikennesääntöihin. Uudet määräykseen lisättävät kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet ovat valmisteltu yhteistyössä Väyläviraston ja VTS-palveluntarjoajan kanssa erillisen VTS-palveluntarjoajan sidosryhmien kanssa toteuttaman tarkasteluhankkeen lopputulosten perusteella. Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden esitystapaa muutettaisiin siten, että määräyksessä numeroitaisiin alueet ja annettaisiin sanallinen kuvaus, numeroinnin perusteella määräyksen liitteestä löytyisivät alueiden tarkat koordinaattipisteet sekä karttakuvaote. Aikaisemmin virasto on määritellyt kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet perustamispäätöksessä sanallisesti.

Bothnia VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 5, 10, 12, 14 ja 15. West Coast VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 20 ja 21. Archipelago VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 25, 26, 30 ja 31. Lisäksi Archipelago VTS:n alueella esitetään poistettavaksi aikaisemmin ollut kohtaamis- ja ohittamiskieltoalue "Porokari - Saaronniemi latitudien 60°24,4' P ja 60°25,3' P välillä 15,3 metrin väylällä" ja muokattaisiin aluetta 24.

VTS-palveluntarjoajan päättäessä toiminta-alueellaan porrastusjärjestelyn käytöstä, tulisi palveluntarjoajan huomioida päätöksessään alueella vallitsevat olosuhteet, kuten mahdollinen huono näkyvyys, alueelle poikkeukselliset tuuliolosuhteet, vedenkorkeus ja jäätilanne. Porrastusjärjestely voisi perustua myös mahdolliseen liikennetilanteeseen, kuten ruuhkaan, erikoiskuljetukseen tai muuhun liikennettä rajoittavaan tai vaarantavaan seikkaan. Erikoiskuljetukseksi katsottaisiin esimerkiksi nesteytettyä maakaasua kuljettava säiliöalus. Porrastusjärjestely voisi perustua aikaan tai matkaan.

Aikaan tai matkaan perustuva porrastus voisi toteutua esimerkiksi määrittämällä, ettei aluksen tule ohittaa VTS-palveluntarjoajan hänelle määrittämää pistettä ennen kuin vastaantuleva tai edellä kulkeva alus on ohittanut sille VTS-palveluntarjoajan määrittämän pisteen.

Kohdassa 5 annettaisiin tarkemmat määräykset Suomenlahden VTS-keskuksen toiminta-alueella sijaitseville VTS-alueille. Määräyksen pysyvät liikennejärjestelyt perustuisivat pääosin aikaisemmin perustamispäätöksessä määriteltyihin liikennesääntöihin. Uudet määräykseen lisättävät kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet ovat valmisteltu yhteistyössä Väyläviraston ja VTS-palveluntarjoajan kanssa erillisen VTS-palveluntarjoajan sidosryhmien kanssa toteuttaman tarkasteluhankkeen lopputulosten perusteella. Kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueiden esitystapaa muutettaisiin siten, että määräyksessä numeroitaisiin alueet ja annettaisiin sanallinen kuvaus, numeroinnin perusteella määräyksen liitteestä löytyisivät alueiden tarkat koordinaattipisteet sekä karttakuvaote. Aikaisemmin virasto on määritellyt kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueet perustamispäätöksessä sanallisesti.

Hanko VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 32, 34 ja 35. Helsinki VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 36, 39, 41, 42 ja 43. Kotka VTS:n alueella uusia esitettyjä kohtaamis- ja ohittamiskieltoalueita olisivat alueet 46 ja 47.

VTS-palveluntarjoajan päättäessä toiminta-alueellaan porrastusjärjestelyn käytöstä, tulisi palveluntarjoajan huomioida päätöksessään alueella vallitsevat olosuhteet, kuten mahdollinen huono näkyvyys, alueelle poikkeukselliset tuuliolosuhteet, vedenkorkeus ja jäätilanne. Porrastusjärjestely voisi perustua myös mahdolliseen liikennetilanteeseen, kuten ruuhkaan, erikoiskuljetukseen tai muuhun liikennettä rajoittavaan tai vaarantavaan seikkaan. Erikoiskuljetukseksi katsottaisiin esimerkiksi nesteytettyä maakaasua kuljettava säiliöalus. Porrastusjärjestely voisi perustua aikaan tai matkaan.

Aikaan tai matkaan perustuva porrastus voisi toteutua esimerkiksi määrittämällä, ettei aluksen tule ohittaa VTS-palveluntarjoajan hänelle määrittämää pistettä ennen kuin vastaantuleva tai edellä kulkeva alus on ohittanut sille VTS-palveluntarjoajan määrittämän pisteen.

Kohdassa 6 annettaisiin tarkemmat määräykset Saimaa VTS-alueen pysyvistä liikennejärjestelyistä.

## **Määräyksen voimaantulo**

Määräys tulee voimaan 1 päivänä xxxkuuta 2024.